

令和6年6月12日

富士山の未来を考える市民の会 殿

山梨県知事 長崎幸太郎

山梨県「富士山登山鉄道構想」に関する質問について（回答）

2024年5月16日付富未市発第24-01号でご質問のあったことについては、次のとおりです。

まず、質問状を提出していただいたことに対して敬意を表しますとともに、富士山が抱える3つの課題についてご理解賜り感謝申し上げます。今回の議論は出発点であり、今後もしっかりと価値ある議論をしていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

【質問】（1）「スバルラインの通行規制」は本当に不可能ですか

【回答】

国道も県道も道路法（昭和27年法律第180号）に定める道路であり、道路法及び道路交通法（昭和35年法律第105号）が適用されます。従って、県道であっても県が条例によって規制することはできないのです。道路は一般交通の用に供するものであり、道路法による通行の禁止又は制限及び道路交通法による公安委員会の交通の規制は必要最小限度のものに止まらなければならないと解されています。そのため、法律で定める範囲を超えて条例を制定し、自由な通行を規制することはできないものと解されます。

スバルラインは夏場に交通量が多く、渋滞が発生しやすいことから、道路交通法第4条第1項^{*1}を適用し、「交通の安全と円滑」を図るために富士山の開山期間中はマイカー規制を実施しております。規制導入前は、スバルラインでは数kmから10kmに及ぶ渋滞が発生していましたが、規制導入後は渋滞が発生しておりません。通行台数の8割を占めるマイカーの規制により十分な効果が出ている現状では、規制対象に観光バスを加えるなど、更なる規制強化を行う理由は見当たらないものと私は認識しております。

上高地での交通規制も、道路交通法第4条第1項を適用しているものと認識しております。具体的には、「交通の安全と円滑」を図るために、マイカー規制に加え観光バスの規制を行っておりますが、これは道路幅が狭いところで3.8m程度と狭小であり、多くの観光バスにより渋滞が発生する蓋然性が高いことから行っている措置と承知しております。スバルラインは全線にわたり6.5mの幅員を確保しており、二車線道路となっています。スバルラインにおいて、上高地と同様の規制を行うことができない根拠は、このような違いにあります。なお、上高地においても一年を通して観光バスを規制しているのではなく、年間でわずか4日程度しか当該規制を行っておらず、交通の規制は必要最小限度で行われていることの表れといえます。（今年度は観光バスの規制を行わないと聞いております。）

質問状では来訪者コントロールの方策として、電気バス以外の通行を禁止する方策を提案されていると推察いたします。確かに排気ガスを出さず、投資額を抑えられる点において優れているものの、上述したとおり、現状では、道路交通法による規制対象車両の拡大を正当化する事由は見当たらないものと私は認識しております。

また、電気バスには次の課題があるため、最適解とは言い難いと考えております。主には、1台あたりの運搬人数が少ないこと、多数の運転手の確保が困難なこと、充電時間が長く大規模な充電設備を要すること、バリアフリー非対応であることが挙げられます。

※1 道路交通法第4条第1項（公安委員会の交通規制）
都道府県公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の道路の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、（中略）道路における交通の規制をすることができる。

【質問】（2）「富士山の自然条件に最も適した交通手段」がLRTですか

【回答】

LRTが「最も適した交通手段」であるかどうか、今後更なる調査・検証を要するものと考えております。今年度は、現在の技術水準を踏まえ、LRT以外の交通手段も含めて、引き続き検討を深めていきます。

質問状においては、スコリアや雪代、土砂崩れ、永久凍土の融解などによる災害発生時の避難に関して、軌道が敷設されたルートでのみ走行可能なLRTよりも、軌道によらず走行可能な自動車の方に優位性があると指摘しているものと推察いたします。LRTの軌道は物理的に緊急車両の通行を妨げないものであるため、災害発生時には、麓からの緊急車両の応援により避難することを想定しています。なお、スコリアが溝に溜まることによる運行への支障については、清掃車による除去などを検討いたします。

いずれにせよ、具体的な解決策を基に、建設的な議論が行われることを歓迎いたします。

【質問】（3）冬季営業はコストもリスクも環境負荷も過大ではありませんか

【回答】

冬季営業の目的・効果は、現在夏季に過度に集中している来訪者の分散にあります。富士北麓地域においては冬季の観光振興が課題とされており、雇用の安定や観光消費の増加に資するものになります。コストとリスクについては、さらに検討を深めていきます。

これまでのところ、スバルラインの車道部において凍上現象を受け道路補修を実施した事例は見られません。これはスバルラインの路盤・路床にスコリアを採用したことで、透水性が高く水が滞留しにくいことが要因と考えており、軌道を敷設してもその修正に莫大な費用がかかるとは言い切れません。

また、コストについては乗車料金収入により採算性を確保できることを前提としております。採算が確保されなければ、当然実施はいたしません。

ご指摘のとおり富士山信仰の観点から禁足地と捉えるならば、夏季のみ観光を許容する理由は見当たらないものと考えます。富士山信仰の歴史的経緯と意義の上に富士山への国民的・国際的な親しみがあり、世界文化遺産登録がなされました。私はその歴史的経緯や意義に対して最大限の敬意を払います。それゆえにこそ、富士山信仰上の理由から主張していただく場合には、国民的・国際的説得力が得られるだけの客観的な根拠が求められるものと考えます。

【質問】(4)「富士山でなければできない体験」がブランド品ショッピングですか

【回答】

ブランドショップは、現状のいわゆるゼロドルツーリズムを改善しようとの主旨から、分かりやすい一例として申し上げたものであります。宿泊施設を設けた場合に考えられる館内設備として連想しやすいものとして挙げました。

ゼロドルツーリズムであるとともに、季節によってにぎわいが大きく偏っているがゆえに、雇用の安定につながらず、本来観光業やサービス業で働きたい若い方たちにより働き場を提供できていないことが問題であると私は考えています。若い方たちが高付加価値を生み出すことができ、満足や自信、誇りを感じられる仕事を確保することが非常に重要です。こうした地域を形成することが、人口減少に歯止めをかけることにつながるからです。

県も、富士山でなければできない体験を用意することが重要との考えに賛成であります。例えば、令和6年度の予算^{※2}において、

- ・「富士山を麓から登る」については、富士山巡礼路保全活用推進事業費を計上しており、吉田口登山道の現地調査や記録動画制作等を行うこととしております。さらに今後は、吉田口登山道以外の旧登山道や巡礼路の調査も進めていきます。
- ・五合目総合管理センター運営費を計上し、外国人対応も可能なインフォメーションセンターの運営、また自然解説員・公園利用指導員の活動経費を負担することで、来訪者への情報提供等の充実を図っております。
- ・ビジターセンター機能をもつ富士山世界遺産センターの運営や、富士山ボランティアセンターの運営等も行っております。
- ・フォトコンテスト開催により、普遍的価値を一層浸透させるための新たな取り組みも始めるところであります。

県としましては、これらの取り組みによりハードとソフトの整備・運営に取り組んでおりますが、富士山が抱える課題はさらに根本的な対応が必要と考え、本構想を提案しているところであります。

※2 令和6年度当初予算の概要（県ホームページ）

https://www.pref.yamanashi.jp/documents/6018/r6_tousyoyosangaiyou.pdf

【意見について】

質問状末尾の「富士山保全の「しくみづくり」に邁進していただきたい」というご意見について、お答えいたします。

本構想は、目先の課題解決に止まらず、富士五湖地域に世界レベルの観光エリアを形成することまでを射程としております。これは、100年先を見据えた地域づくりであり、地域住民と来訪者が調和するかたちで地域経済が循環する「しくみづくり」であると考えております。

富士山が抱える課題とその解決策を考えることは、エリアの広さ、関わる人の多様性、事業環境への影響の大きさ等の点で、極めて複雑なものでありますが、富士山が抱える課題を解決しなければならないという思いは、皆様と同じだと認識しております。

そのための「しくみづくり」に対し、「ご協力」いただける旨の前向きなお言葉に感謝申し上げます。100年先の地域はどうあるべきか、その一端を担う最適な交通手段は何か、具体的かつ建設的な議論を積み重ねていきたいと考えております。

山梨県 知事政策局 富士山保全・観光エコシステム推進グループ TEL:055-223-1330 FAX:055-223-1438 MAIL: fujisan-hz@pref.yamanashi.lg.jp
